

A MAGYAR INFRASTRUKTÚRA HELYZETE A RENDSZERVÁLTÁSKOR ÉS NAPJAINKBAN, KÜLÖNÖS TEKINTETTEL A KÖZLEKEDÉSI SZEKTORRA

Szigetvári Tamás*

Bevezető

A tanulmány elsődleges célja, hogy bemutassa a magyar infrastruktúrában az elmúlt 25 évben bekövetkezett legfontosabb változásokat: milyen kiinduló állapot jellemezte a szektort a rendszerváltás idején, milyen körülmények befolyásolták a fejlődését és átalakulását a későbbiekben, hogyan értékelhetjük jelenlegi állapotát és milyen fejlődési kilátások állnak előtte. Nem kívánja ugyanakkor, és méretbeli korlátai miatt ésszerű módon nem is tudná jelen tanulmány részletesen bemutatni az infrastruktúra összes szegmensében az elmúlt 25 évben lezajlott változásokat és a jelenlegi folyamatokat, így egy átfogó kép felvázolása után egyetlen alágazatra, a közlekedésre összpontosítva igyekszik bemutatni a legfontosabb fejleményeket.

1. Infrastruktúra meghatározása és jelentősége

Infrastruktúrán – elvi értelemben – a nemzeti vagyonnak azt a részét értjük, amely közvetlenül vagy közvetve szolgálja a javak létrehozását, azok elfogyasztását, de amely a gazdasági fejlettség adott szintjén, a mindenkori technika követelményeinek megfelelően a termelés-elosztás-fogyasztás folyamatának zavartalan mozgásterét hivatott biztosítani, annak mintegy edényrendszerét alkotja. [EHRlich–SZIGETVÁRI (2005)] A meghatározás alapján az infrastruktúra

* Egyetemi docens, PPKE BTK, tudományos főmunkatárs, MTA KRTK Világgazdasági Intézet.

egyfelől a meglévő felhalmozódott anyagi tőke-javak (hálózatok) állományának része, de az anyagi (hálózati) tőke-javakon túl ide tartozik e tőkeállomány működtetését biztosító munkaerő-állomány munkavégző képessége, azaz az itt rendelkezésre álló humán tőke is. Az infrastruktúrába tartozó anyagi (hálózati) és humán tőke állományának együttműködése a szélesen értelmezett szolgáltatások nyújtásával, áramoltatásával mozdítja elő az anyagi javak és a munkaerő újatermelését, illetve a lakosság jólétét.

Az infrastruktúra természetesen különböző metszetekben vizsgálható, így az állományi (pl. utak hossza, telefonellátottság) vagy ellátottsági (pl. gépjárművek) és a forgalmi (járműforgalom) nagyon különböző képet mutat. Egyes infrastrukturális tényezők vizsgálatánál szükséges lehet több fajta szempont figyelembevétele is, hiszen olykor ezek együttese jobban megmutatja az adott terület állapotát és folyamatait. Szintén alapvető lehet a mennyiségi mellett minőségi jellegű elemek vizsgálata, bár olykor ezekről kevésbé állnak rendelkezésre megbízható, és főként összehasonlítható adatok.

Az infrastruktúra magas színvonala önmagában kedvező hatást gyakorolhat egy ország (régió) gazdasági versenyképességére. A magas színvonalú és gyors közlekedés, valamint informatika–távközlés mindennapi szolgáltatásai mintegy bázisát képezik a feldolgozóipar, az agrárium, a bankok és más piaci szektorok, valamint a közigazgatás működésének, ezen belül a munkaerő mozgása és mozgatása mindennapi feladatai ellátásának is. Biztonságos és színvonalas infrastruktúra nélkül nincs modern gazdaság (és társadalom), és nem létezik (illetve igen alacsony) a versenyképesség.[EHRlich et al. (2006)].

Porter szerint az általános tényezők/infrastruktúraelemek körébe olyan hagyományos infrastruktúrák tartoznak, amelyek az iparágak széles körében csökkenthetik a versenyhátrányt, illetve legfeljebb az alacsonyrendű előnyöket támogatják. Ide sorolható az autópálya rendszer, a távközlés és a felsőfokú végzettségű motivált munkaerő. Igazi magasrendű versenyelőnyöket azonban csak az ún. speciális tényezők hoznak létre. Ezek közé tartoznak a speciális szakképzést (pl. műszaki PhD-képzést) nyújtó intézmények, egyedi infrastrukturális létesítmények (logisztikai központ), magas presztízsű, különleges ismereteket hordozó K+F 'tudásgyárak' stb. A Porter-féle követelmények igazak lehetnek a fejlett országokban kialakult gazdasági környezetre, viszont a fejletlen országokban/régiókban még az olyan általános tényezők is jelentőséget nyernek, mint az autópályák. [Erdős (2002)]

A rendszerváltást követő évtizedben Magyarország (hasonlóan a rendszerváltó országok többségéhez) nem haladta meg az „utólagos infrastrukturális fejlődés” államszocializmusra jellemző fejlődéstípust, az még nem alakult át

a „gazdaságfejlődéssel láncszerűen együtt haladó, összekapcsolt fejlesztéssé”. A tények azt mutatják, hogy állapotát, ‘anyagi állagát’ tekintve a magyar infrastruktúra egészét (egy-két részterület kivételével) változatlanul az „utólagos infrastrukturális fejlődés, fejlesztés” jegyei jellemzik.¹ [EHRlich (1997)]

Ami az infrastrukturális területek működtetését illeti: a számos fontos területen végrehajtott privatizáció és néhány helyen versenyhelyzetet teremtő (illetve a versenyhelyzet kialakulása felé mutató) elmozdulás ellenére, széleskörűen jellemző maradt, hogy az államszocializmusbeli gazdálkodás maradványaként a hatékonyság követelményei nem jutottak érvényre. A magyar infrastruktúra helyzetéből következett, hogy az EU-tagságot előkészítő tárgyalások során igen sok, az infrastrukturális területeket érintő követelményeket, előírásokat halasztó (ún. derogációs) megállapodásra került sor.

A rendszerváltás folyamatában a magyar infrastruktúrák tulajdonviszonyaiban bekövetkezett és egyes területeken folytatódó tulajdonváltás és megkezdődött liberalizáció hatásaként már ezeken a területeken is megjelent és szélesedőben van a versenypozíció, a versenyhelyzetek kialakulása és néhol már ennek működése is. Az utóbbi évek megjelent viszont az az ellentétes irány, amely a verseny kialakítása helyett ismét az állam növekvő szerepét támogatja, illetve a centralizáció vélt előnyeit hangsúlyozza.

2. A magyar infrastrukturális örökség a rendszerváltáskor

Nemzetközi összehasonlításban Magyarország jó, sőt több mutató esetében kiemelkedő eredményt mutatott az ún. humán jellegű infrastruktúrában (egészségügy, oktatás), ami a környező szocialista országokkal összehasonlításban mutatkozott meg. A tőkeigényesebb, és a technikai változásokra érzékenyebb közlekedésben és távközlésben ugyanakkor elmaradt a fejlett nyugat-európai, de sokszor még a kevésbé fejlett dél-európai gazdaságoktól is. Ez a mennyiségi mutatók mellett még inkább jellemző volt a minőségi színvonalra, az elavult infrastrukturális hálózatok következményeként a fenntartási költségek óriásira

¹ Az infrastruktúráknak az iparosodás folyamatát „megelőző” kiépülése a korai kapitalizmus gazdag országaira (pl. Angliára, Hollandiára) jellemző. A modern világ viszonylag gyorsan és harmonikusan (különösebb megszakítások nélkül) iparosodó, „követő” országaiban a termelő kapacitások gyarapodását az egyidejű, vele kölcsönkapcsolatban lévő, „láncszerűen együtt fejlődő” infrastruktúra-kiépülés kísérte, melynek során az akadályként fellépő infrastrukturális diszkrepanciák ideiglenesek, viszonylag rövid idő alatt kiküszöbölődnek. Végül harmadikként az infrastruktúra „utólagosan fejlődő” típusát különböztettük meg, amely az államszocializmusban az „erőltetett iparosítás” kísérője. [EHRlich (1997)]

növekedtek, ami elszívta a forrásokat a további beruházásoktól is. [EHRlich (1997)]

A magyar infrastrukturális ellátottságban jelentős regionális különbségek is voltak: bár a hatvanas–hetvenes években a régiók (megyék) infrastrukturális színvonalkülönbségei csökkentek a korábbiakhoz képest, de továbbra is jelentősek maradtak. Budapest (és környéke) mellett hagyományosan a dunántúli megyék fejlettsége volt magasabb, bár az iparosításnak köszönhetően az észak-magyarországi régió, valamint Hajdú-Bihar megye közelebb került a nyugati országrész fejlettségéhez. A kedvező tendencia ugyanakkor már a rendszerváltást megelőző évtizedben megtorpant, és a különbségek ismét kiszélesedtek a nyugati és a keleti országrész között.

A regionális színvonalkülönbség még markánsabbnak mutatkozott a város-község-falu dimenzióban: míg a városlakók esetében az infrastrukturális ellátottság megfelelő, de legalább is átlag feletti volt mind minőségi, mind mennyiségi szempontból, addig a kisebb településekre ez korántsem volt elmondható. A rendszerváltás megelőző erőteljes központi hatalmi struktúrák az infrastruktúrában is leképeződtek, ami a hierarchikus szerkezetű sugaras hálózatokban is érvényesült [EHRlich (1997)]. Ez a közlekedési infrastruktúránál különösen kitapintható, bár itt korábbi történelmi tényezők (pl. trianoni államhatárok) is hozzájárultak a máig jellemző szerkezet kialakulásában.

3. Nemzetközi tendenciák hatása Magyarországon

A rendszerváltáskor Magyarország még erőteljesebben szembesült az egyes infrastrukturális szektorokban végbemenő változásokkal, amely alapvetően meghatározta a kilencvenes években meginduló szerkezeti változások irányát. A legjelentősebb változások a távközlést jellemezték, a kommunikációban a technológia-váltás alapvetően átalakította a szektort.

Az informatika-távközlés a leggyorsabban növekvő szektor volt az 1990 óta eltelt közel másfél évtizedben. A fejlődés nem elsősorban a korábbi technológiák gyors elterjedésében nyilvánult meg, sokkal inkább új technológiák megszületése és robbanásszerű elterjedése jellemezte ezt az időszakot.

Magyarország a rendszerváltást megelőző (mennyiségi és minőségi) elmaradottságát jelentős részben be tudta hozni. A vezetékestelefon-piac a fejlett országokban jellemzőnél ugyan alacsonyabb szinten érte el a telítődést, a mobilpiac fejlődése azonban lépést tartott más fejlett országok piacaival. Az internet-szektor esetében felemás a helyzet: bár számos kormányzati akció próbálkozott

és próbálkozik az internetes tartalom és hozzáférés javításán (Sulinet, teleházak stb.), az internet elterjedtsége és használata nemzetközi összehasonlításban is elmaradt a kívánatostól. Ebben – a kétségtelenül más tényezőkkel is magyarázható alacsony igény mellett – elsősorban az internetezés relatív magas költségei játszanak közre.

A távközlési szektor liberalizációja hazánkban sok tekintetben nem váltotta be a hozzá fűzött reményeket: az árak nem csökkentek a várt és kívánatos mértékben. Ezzel kapcsolatban azonban általánosságban is elmondható, hogy amennyiben a privatizáció megelőzi a liberalizációt, a kormányzat ugyan magasabb bevételhez jut a monopolhelyzetben lévő piaci szereplő eladásával, a vevő azonban érdekelt lesz a korábbi pozíció fenntartásában,² így mindent megtesz annak érdekében, hogy kiszorítsa a versenytársakat a piacról – mindez az árakban tükröződik vissza leginkább.

Az árak csökkenése azonban nem csak a fogyasztók érdeke, de gazdasági érdek is – hazánk versenyképessége szempontjából a jó minőségű, dinamikus fejlődő, ugyanakkor megfizethető távközlés elengedhetetlen feltételnek számít. Különösen igaz ez az internetes technológiákra, amely a jövő gazdaságának és társadalmának is egyik legalapvetőbb eszközét jelenti: itt a lemaradás komoly hátrányt jelenthet az elkövetkezendő években.

Más infrastrukturális szektoroktól eltérően (közlekedés, kommunális hálózatok, egészségügy, oktatás), ahol az állami tulajdon dominanciája jellemző, az informatikai-távközlési szektor többségében magántulajdonban van, az államnak elsősorban a szabályozói feladatköre meghatározó, de a pozitív folyamatokat ösztönző támogatói szerepköre sem elhanyagolható.

Az 1980-as évek végén az euforikus légkörben készített prognózisok szerint az informatikai/telematikai eszközök széles körű használata a helyettesítés által forgalomcsökkenéshez, ezzel a közlekedés jelentőségének gyengüléséhez vezet. [ERDŐS (2002)] Ez azonban ténylegesen még a legfejlettebb országokban sem következett be. A távmunka lassabban terjedt a vártnál, az üzleti kommunikáció hagyományos (közvetlen) formája is tartotta magát. Az áruszállítás kocsikilométer-teljesítményei sem csökkentek (a volumen csökkenése a nehézipar és építőipar összeomlása miatt következett be), a távvásárlás elterjedésével és a kisvállalkozók, valamint a szolgáltató és szerviztevékenységek nagyarányúvá válásával a kistételes szállítás jóval elterjedtebbé vált, ezért az úthálózat terheltsége nem javult, sőt romlott (uo.). Ezen a helyzeten pedig gyorsforgalmi

² A magas vételárba nyilvánvalóan belekalkulálja a monopolpozícióból származó extra hasznot is.

utak építésével lehetett javítani. Fejlett, versenyképes országokban és régiókban az autópályák szükségtelensége inkább csak az alacsony népsűrűség/településsűrűség esetén fogalmazható meg – amennyiben nincs nagy volumenű tranzitforgalom. [ERDŐS (2002)]

Az EU fejlődési tendenciái egyébként a világgazdaság fejlődésével szoros kapcsolatban állnak. A közlekedési teljesítményeket tekintve, az Amerikai Egyesült Államokban az egy lakosra jutó áruszállítási teljesítmény (árutonnakilométerben számítva) 3,8-szorosa az EU-25 átlagának, tengerhajózás nélkül. Az EU az USA-nál egyetlen közlekedési alágazatban versenyképesebb, a nagysebességű vasutak terén, ez a versenyelőny várhatóan tovább fog növekedni. Biztosan növekedni fog a multimodális közlekedés részaránya, aminek fontos feltétele lesz az erőteljesebb szabványosítás a járművek és kiszolgáló létesítmények esetében.

A fenntartható fejlődés, növekedés elve értelmében a motorizált közlekedési teljesítmények növelése nem cél. A cél, hogy hatékony gazdaságpolitikával, logisztikával minél nagyobb gazdasági növekedést lehessen elérni minél kisebb szállítási ráfordítás, közlekedési teljesítmény mellett.

Az EU közös közlekedéspolitika jövőbeli fejlesztéséről szóló első ún. Fehér Könyve 1992-ben született meg.³ Ebben a közlekedési piac liberalizációja, a szolgáltatások szabad mozgása és a piaci verseny elvének érvényesítése voltak a megfogalmazott fő alapelvek és irányok. A 2001-ben megalkotott második Fehér Könyv⁴ ugyan sikeresnek látta a piaci liberalizációt (hiszen az árak csökkentek, a minőség pedig javult), de úgy látta, a valódi sikerhez további harmonizációra és piaci egységesítésre van szükség. A problémás elemek: a közút térnyerése a környezetbarát és energiatakarékosabb vasúttal szemben, a hálózat hiányosságai és az ebből is adódó torlódások egyes központi területeken. Az elmúlt időszakban tovább folytatódtak az egységes és liberalizált közlekedési piac érdekében tett lépések. A transz-európai közlekedési hálózatok kiépítése fontos prioritássá vált, ennek finanszírozása is kiemelt célterület.⁵

³ COM (92) 494 final. The Future Development of the Common Transport.

⁴ COM (2001) 370 final. European transport policy for 2010: time to decide.

⁵ A 2011-es EU közlekedési stratégia ismertetésére a későbbiekben kerül sor.

4. Közlekedés helyzete a rendszerváltás után

Magyarországon a közlekedésre fordított beruházások összes beruházásokban elfoglalt aránya hagyományosan rendkívül alacsony volt; tendenciájában a rendszerváltás szinte egész időszakában nem növekedést, hanem alacsony színvonalon évenként fluktuáló jelleget mutatott. Az 1998–2002. években már nemcsak a fejlesztés maradt el, hanem a hálózatok fenntartására és működtetésére szolgáló pénzüsszegek is (pl. az útalap) az állami költségvetés részévé vált. A hálózat fenntartására az állami költségvetésben biztosított összegek pedig a korábbi útalapnak még a felét sem tették ki, következésképpen nem biztosították még a meglévő úthálózat állagának fenntartását sem.

A közlekedés szinte minden szférájában végrehajtott, szerény mértékű korszerűsítés ellenére a közlekedés egészében (a légiközlekedést kivéve) a hálózat és eszközállomány döntő többségének állapota nem, vagy alig javult, és sok helyen gyengék és rossz minőségűek voltak a nyújtott szolgáltatások. Mindez természetesen hozzájárult ahhoz, hogy az országon belüli fejlettség regionális különbségei a közlekedésben is a rendszerváltást követően jelentősen növekedtek.

A nemzetközi és a hazai tapasztalatok, valamint az itt működő transznacionális vállalatok vezetőinek megnyilatkozásai egyaránt arra mutattak, hogy rendkívül szoros kapcsolat van az ország egyes régióinak infrastrukturális fejlettsége és gazdasági elmaradottsága között. [EHRlich–SZIGETVÁRI (2005)] Másképpen mondva: nem számíthat új hazai és külföldi vállalatok, szervezetek, intézmények betelepülésére, következésképpen munkahelyek létrehozására sem az a megye, illetve régió, ahol az infrastruktúra hiányos, kiépítetlen és/vagy fejletlen, nem biztosítja az adott régió belüli termelési (árak és alkatrészek szállítása), piaci (a készáruk elszállítása, elosztása) és személyes (munkahelyre való eljutás, megfelelőség stb.) kapcsolatokat. Egy adott régióban az infrastruktúra kiépítése, működtetése, hozzáférhetősége általános előfeltételét képezi a fejlesztésnek, a fejlődésnek. Ha tehát a szükséges infrastruktúra nem áll rendelkezésre, az adott terület egésze mindinkább lemarad, majd 'kimarad' a fejlődésből.

A nemzetközi gyakorlat szerint az egyes országok „az utolérés szakaszában” a bruttó nemzeti össztermékük 2-2,5 %-át fordítják állami-szövetségi szintű közlekedésfejlesztési be-ruházásokra. Az 'érettség' (azaz a kiépítettség) szakaszában az új beruházások értéke a GDP 1,1-1,8 %-a közötti tartományban ingadozik. Magyarországon a rendszerváltást követően a GDP-nek mindössze mintegy fél, illetve később másfél százalékát fordították az állami költségvetésből a magyar közlekedés szektorainak fejlesztésére. A magánszektor jobbra

csekély beruházásokkal (főképpen PPP) formában járult hozzá a közlekedés néhány szektorának feljavításához, fejlesztéséhez.

A vasúti hálózat sűrűségben csak négy ország előzte meg Magyarországot, a hálózat műszaki állapota azonban alacsony színvonalú volt. A közúthálózaton belül a gyorsforgalmi úthálózat sűrűsége az uniós átlag 40% körüli szintet érte el az EU-csatlakozást megelőzően. A belvízi áruszállítás folyamatosságát a Duna hajózhatósági problémái nehezítették, a mennyiségben kikötői kapacitásfelesleg, eloszlásban és minőségben hiány volt jellemző. [EHRlich (2005)]

Az 1000 főre jutó személygépkocsi-állomány alapján Magyarország az ezredforduló utáni években az utolsó, illetve az utolsó előtti helyen szerepelt. A kereskedelmi járművekkel (autóbusz, tehergépkocsi) való ellátottság közepes, a nemzetközi közúti áru fuvarozó járműpark minősége átlag feletti volt. A másfél évtizeden át halogatott privatizáció következtében áruszállító hazai belvízi hajópark elavult, hiányoztak a korszerű konténer- és tartályhajók.

Versenyképesség tekintetében a teljes egészében privatizált közúti áru fuvarozásban a nemzetközi fuvarozás versenyképesnek volt mondható, a belföldi fuvarozással együtt azonban összességében a magyar áru fuvarozók fajlagos teljesítménye lényegesen alacsonyabb volt a környező versenytársakénál [EHRlich et al. (2006)].

A menetrendszeri autóbusz-közlekedés lényegében állami tulajdonban maradt, az országos lefedettség jó, teljesítményi mutatói az EU-átlagot lényegesen meghaladták. A vasúti közlekedésben jelentős átalakulás következett be az áruszállítás-piac közel 60 %-os elvesztése/összeomlása következtében, azonban a helyi érdekű vasút és a nagyvasút szétválasztása és az önálló társaságok (személyszállító-, áruszállító társaság, pályavasút stb.) hiányában a MÁV Rt. az állam számára alig finanszírozhatóvá vált.

5. Közlekedés a statisztikák tükrében

A következőkben a magyar közlekedési infrastruktúra főbb mutatóit nemzetközi összehasonlításban mutatjuk be, a rendszerváltástól az EU-csatlakozásig részben [EHRlich–SZIGETVÁRI (2005)] alapján, majd az azóta eltelt időszak folyamataira is reflektálva.

Az autópályák 10 ezer lakosra vetített km-hossza tekintetében Európában gyors növekedés zajlott le 1990 és 2004 között. Az EU-25 (0,97>1,28) növekedésében mind a régi tagállamok (1,12>1,45), mind az újak (0,24>0,40) kivették a részüket, igaz ez utóbbiak jóval alacsonyabb bázisról indulva. Az EU-15-ön

belül kirobbanó volt a kohéziós országok növekedése, Spanyolország (2,54) mutatója – Ciprus (3,94) és Luxemburg után (3,33) – már ekkor a legmagasabb Európában, de a 2000 km-rel rendelkező Portugália (2,0) is előkelő helyezést ért el. Magyarországon 2004-ben 542 km autópálya volt, ami a lakosság arányában (0,53 km tízezer emberre) a közép-kelet-európai átlagot meghaladta. Különösen gyenge volt e téren a 405 km autópályával rendelkező Lengyelország (0,10), jól teljesített viszont a 477 km-rel szereplő Szlovénia (2,4).

A 2005 és 2013 közötti időszakban az EU-27-ben 61-ről 73 ezer km-re nőtt az autópályák hossza (1,28>1,51 10 ezer lakosra számítva), ami javarészt a kohéziós országokba bekövetkezett autópálya-építéseknek volt köszönhető. A legtöbb autópálya Spanyolországban épült (3300 km), de Portugália (1000 km), Lengyelország (930 km), Magyarország (880 km), Írország (705 km) és Görögország (700 km) is az élmezőnyben szerepelt az új építések rangsorában. 2013-ra a magyar autópálya-hálózat hossza 1565 km-re nőtt. A hálózat ekkor hosszabb volt, mint Lengyelország (1482 km) vagy Csehország (1186 km) autópálya-hálózatának hossza, és megközelítette Ausztriát (1719 km). A Magyarországgal nagyjából egyforma lakosságú és területű Portugália esetében viszont az autópályák hossza eléri a 3000 km-t, vagyis a magyarországi duplája.

A kohéziós országok egyéb strukturális problémái és a világgazdasági és európai válság következményeként bekövetkező gyengébb teljesítménye is arra utal, hogy önmagban a hálózat (meglehetősen költséges) fejlesztése még nem eredményez magasabb gazdasági növekedést és javuló versenyképességet.

A vasúti hálózat relatív sűrűségének mérésekor a vasút/tízezer főnél elterjedtebb a vasút/100 km² alkalmazása (az autópályánál általában fordított a helyzet). A vasúti hálózat relatív sűrűsége tekintetében Közép-Európa előkelő helyet foglal el: a legsűrűbb vasúthálózattal (a világon) Csehország rendelkezik (12 km/100 km²), megelőzve Belgiumot (11,4) és Németországot (10,5). Magyarország (8,5) szintén az élmezőnyben, az EU-25 átlaga fölött van (6,6). Japán (5,3) és az USA (2,3) vasúthálózat-sűrűsége elmarad ettől.

Egyfajta minőségi mutatóként is kezelhető a villamosított vasútvonalak aránya. Itt az EU-25 átlaga a csatlakozáskor 44 % volt, amitől Magyarország elmarad, bár kis mértékben közelített hozzá 1990 óta (29 %>34 %). Az EU-n belül Belgium (78), Svédország (75) és Hollandia (73) áll az élen, a KKE-régióban (41) Lengyelország (52) értéke magas. 100%-ban villamosítottak a svájci vasútvonalak, Európán kívül Japán (60) esetében magas az arányuk. Az EU-csatlakozás óta Magyarországon némileg nőtt a villamosított vasútvonalak hozzá, 2790-ről 3014 kilométerre (a vonalak 36 %-a), érdekes módon hazánk

mellett csak Csehországban történt hasonló (200 km-t meghaladó villamosítás), a többi térségbeli országban alig történt előrelépés.

A pályainfrastruktúra mellett a járműállományra állnak rendelkezésre nemzetközileg összehasonlítható adatok, a személygépkocsi ezer lakosra a leginkább elterjedt ezek közül. Itt az E-25 átlaga 1990 és 2002 között (349>464) növekedett, de különösen dinamikusan nőtt a KKE-országok esetében (164>300). A világelső USA (755) mögött Olaszország (590) volt a gépjárművel leginkább ellátott európai ország, de Ausztria (553) és Németország (546) is előkelő helyen állt. Magyarország (274) mögött Románia (149) és Szlovákia (222) állt csak a régióból. A kétezres évek lassuló növekedést eredményezett a nyugat-európai gépjármű-állományban, részben a gazdasági válsághoz, de az átalakuló közlekedési szokásoknak is köszönhetően. A KKE-régiót dinamikus növekedés jellemezte 2005 és 2012 között, Csehország (387>446), Észtország (366>456), Lengyelország (351>486), Szlovákia (248>337), Bulgária (329>385) és Románia (152>224) esetében is szinte töretlen emelkedés volt jellemző. Néhány ország esetében 2008-2009-ben kisebb visszaesés történt ugyan, de ez 2012-re 'eltűnt', a 2005-ös értéket meghaladta a mutató értéke. Magyarország (319>301, de 2007-ben 325) és Horvátország (332>329, de 2008-ban 360) esetében azonban a gépjárműállomány a válság következtében csökkent, ami ellentétes a régiós trendekkel.

A közlekedési infrastruktúra használatát jelző mutatók közül a vasúti személy- és teherszállításra vonatkozó adatok pontosabbak, és szélesebb körben állnak rendelkezésre, a közúti személy- és teherszállításnál részben becsléseken alapul, illetve egyes országoknál eltérő tartalmat is takarhat. A közúti személyszállítás utas-km ezer lakosra az EU régi tagállamában (11 171) jóval magasabb volt, mint az új csatlakozóknál (2596), amelyeknél a kilencvenes években egyértelmű visszaesését követően az ezredforduló után lassú növekedés indult meg. Ebben a mutatóban az USA (28 279) a világelső, míg Japán (7466) az EU mögött van. Nehezíti az összehasonlítást ugyanakkor, hogy a Magyarországra megadott közúti utas-km érték (1304) például csak a helyi és helyközi autóbusz-forgalomra vonatkozik.

A vasúti személyszállítás utas-km ezer lakosra mutató esetében egyértelműen látszik a KKE-országokban bekövetkezett visszaesés (1323>466), míg a régi EU-tagállamokban (744>838) a vasút reneszánszára utal a mutató emelkedő értéke. A EU-15-ön belül is jelentősek az eltérések, Portugáliában (573>340), Svédországban (725>639) és Ausztriában (1168>1046) csökkent, de Franciaországban (1123>1311), Hollandiában (740>921), Németországban (781>882) vagy Nagy-Britanniában (592>737) jelentősen emelkedett. A KKE-

térségben Magyarországon volt a legkisebb a visszaesés (1100>700), de hazánk mutatóértéke immár az EU-27 átlagértéke (750) alatt van, és a csatlakozás óta sem mozdult el onnan. Európában Svájcban (1982), világviszonylatban Japánban (3033) legjelentősebb a vasúti személyszállítás, az USA-ban (32) viszont elhanyagolható a szerepe. A posztszovjet térségben szintén hagyományosan nagy jelentősége van a vasútnak a személyszállításban [Belarusz (1361), Ukrajna (1154), Oroszország (1138)].

A közúti fuvarozás tonna-km ezer lakosra mutató értéke jelentősen emelkedett az EU-ban (2050>3021), szinte minden országban nőtt a közúti fuvarozás teljesítménye, a KKE-régióban (1420>2721) a régi tagállamokat is meghaladó mértékben. A Magyarországra vonatkozó érték (2991) a régiós átlag fölött van. A közúti áru fuvarozásban Ausztrália (7975) és az USA (7398) állnak az élen, Japán (2581) az EU átlag alatti értékkel bír.

A vasúti fuvarozás tonna-km ezer lakosra visszaesett az EU-ban (971>804), bár ez főként az új csatlakozóknak tudható be. Az EU15 (586>639) az új keleti tagállamoknál alacsonyabb, de növekvő vasúti fuvarozást realizált, a legnagyobb értékkel Ausztria (2078), Finnország (1875) és Németország (1070) – a korábbi keleti határ országai – bírnak. A KKE-térség (2845>1634) esetében egyértelmű a csökkenés, bár több ország – így Magyarország (1619>883) esetében is – az utóbbi években megfordult a csökkenő tendencia. A legmagasabb értékekkel a vasúti áru fuvarozás esetében is a posztszovjet országokban [pl. Oroszország (12476), Észtország (7165)], valamint Kanada (11013) és az USA (9877) esetében találkozhatunk.

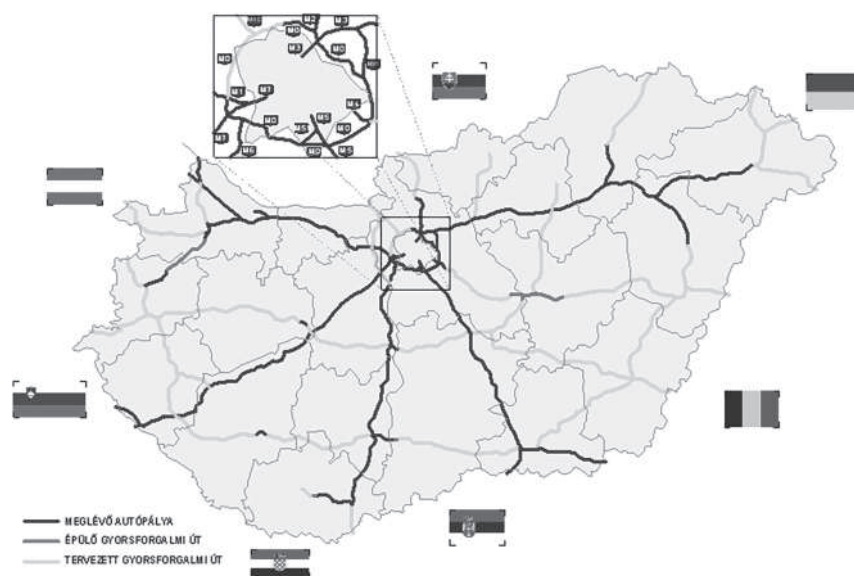
6. Közúti fejlesztések

A közlekedési infrastruktúrában bekövetkező legjelentősebb változások elsősorban a hálózati infrastruktúrában következtek be, és ezen belül is a gyorsforgalmi úthálózat bővülése volt a leglátványosabb elem.

A rendszerváltás óta eltelt időszakban elsősorban a korábban a nemzetközi kapcsolódások terén elmaradt sugár irányú közlekedési folyosók kiépítése volt elsődleges prioritás. (Ld. 1. ábra.) Ennek keretében kiépült az M1-es autópálya Ausztriáig és Szlovákiáig (M15), az M3-as csaknem Szlovákiáig (M30) és az ukrán határig (Vásárosnamény), az M5 Szerbiáig és Romániáig (az M54 végső szakasza még hiányzik), az M6 Horvátországig, illetve az M7 Horvátországig és Szlovéniáig. A nem sugár irányú hálózat kiépítése, amely Budapest környezetét is részben tehermentesíteni tudná az áthaladó forgalomtól, lassan halad.

Az autópálya-építésnek köszönhetően a számos térség elérési ideje jelentősen javulni tudott, hosszabb távoknál 1-2 órás elérési idő-csökkenés is lehetővé vált. Továbbra is vannak azonban még nem megfelelően kiépített forgalmas tranzit-útvonalak – ilyen pl. a 4-es, 42-es vagy a 86-os főút, amelyek még lakott területen haladnak át, jóllehet jelentős teher-tranzitforgalom bonyolódik rajtuk –, illetve nehezen elérhető térségek (Békés, Vas megye). Az újonnan létrehozott közúti infrastruktúra-hálózat számos elemén jelentős részén az átadás után nem jelent meg olyan szintű forgalom, ami forgalmi szempontból igazolná az ‘autópálya-szint’ kiépítést. Mivel azonban e beruházások kimondott célja elsősorban az elérhetőség javítása volt, ezért ez nem is szükségszerű. [NKS (2013)]

1. ábra: A magyar gyorsforgalmi úthálózat (2015)



Forrás: http://www.wikiwand.com/hu/Magyarország_autopalyai

Az autópálya-építés finanszírozásának forrásai alapvetően megváltoztak az elmúlt két és fél évtizedben. A rendszerváltást követő években a költségvetés forráshiánya miatt elsősorban koncessziós és PPP-beruházásban készültek az új autópálya-szakaszok. Ezek azonban hosszú távon még költségesebb, és a magas ár miatti alacsony kihasználtság következtében társadalmilag is kevésbé megtérülő finanszírozási formának bizonyultak. 2003-ban a beruházások már teljes egészében költségvetési forrásból valósultak meg, ami hozzájárult az

államadósság fokozatos emelkedéséhez. Az EU-csatlakozást követően egyre jelentősebbé vált az uniós források részesedése: 2008-ban 61%-ban költségvetési, 39%-ban EU-s finanszírozási forrásból, 2010-ben viszont már 86%-ban uniós forrás finanszírozta az autópálya-beruházásokat. [NKS, (2013)]

A gyorsforgalmi úthálózaton történő díjfizetés ötlete a rendszerváltáskor merült fel. Kezdetben a közvetlen, kapus díjfizetésen alapuló rendszer nyert teret, amelyeket a koncesszióban, magántőke bevonásával épülő szakaszokon vezettek be. Ilyen volt az M1 Győr és Hegyeshalom közötti szakasza. Az M5 autópálya 1996-ban került az AKA Rt. tulajdonába, amely vállalta az autópálya országhatárig történő meghosszabbítását. A magas útdíjak és a változó koncepció miatt az állam 2004-ben felvásárolta az AKA-t, illetve az előkészítés alatt álló M6 esetében is az eredetileg tervezett magántőke bevonásával megvalósuló koncessziót végül elvetették. A negatív tapasztalatok miatt 2000-től az egész hálózatra kiterjesztették a matrica alapú fizetési rendszert. 2013-tól bevezették a tehergépjármű-forgalom megtett úttal arányos díjszedési rendszerét, a HUGO-t, amely 6500 km-en tette fizetőssé a gyorsforgalmi úthálózatra és a főutak használatát.

A közúthálózat esetében ugyanakkor egyre több a leromlott burkolattal rendelkező út. A közúti díjbevételek nem fedezik az országos úthálózat fenntartási költségeit. Mindezek eredményeképpen az alsóbbrendű úthálózat és egyes műtárgyak (hidak, felüljárók) állapota leromlott, ami szintén kihat az adott régiók versenyképességére. A hálózat számos eleme hiányzik, a gyorsforgalmi hálózat mellett az elkerülő úthálózat is hiányos.

A közúti forgalom aránya ugyanakkor tovább nő. A közösségi közlekedésben is az autóbusz közlekedés előnye jelentős a vasúttal szemben (míg a települések autóbuszos lefedettsége 99,7%, a vasúti mindössze 30%-os). A közlekedtetés és a finanszírozás esetében is sok a felesleges párhuzamosság, és az összehangoltság hiánya.

2. ábra: A Magyarországot érintő TEN-T folyosók



Forrás: http://hu.wiki.weblogtrade.eu/F%C3%A1jl:Newten_helsinki.jpg

7. Vasúti fejlesztés

A 7500 km-es országos vasúthálózat esetében a 30 évenkénti átlagos felújítása évi 200 km karbantartás tenne szükségessé – jelenleg 20 km az éves felújítási ütem. E miatt a vasúthálózat 40%-án sebességi korlátozás van érvényben.

A vasúti infrastruktúra fejlesztése a kétezres évek elejével kezdődött, ekkor nyíltak meg az EU által biztosított finanszírozási lehetőségek (PHARE, ISPA, EIB), bár ezek nagyságrendje ekkor még messze elmaradt a kívánatostól. A csatlakozást követően lehetővé vált új források igénybevétele is (Kohéziós Alap), kezdetben – a töredék időszak miatt – csekély kerettel, illetve késleltette a beruházások megvalósítását, hogy nem voltak előkészített vasúti projektek. A 2007 és 2013 közötti időszakban már nagyobb fejlesztési projekteket is lehetett finanszírozni, a Közlekedési Operatív Program keretében elsősorban a nemzetközi tranzitútvonalak EU-konform átépítésére összpontosítottak. Kiemelten kezelték a IV. és V. korridor fejlesztését.⁶

⁶ A fejlesztések koncepcionális alapját adó TEN-T politikát a közelmúltban megújították, újabb páneurópai folyosó típusokat (ERTMS korridorok, teherforgalmi folyosók, Core Network hálózat) határoztak meg.

Az elmúlt évek vasútfejlesztési beruházásai egyrészt az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti elérhetőségének javítására, másrészt a városi és az elővárosi közösségi közlekedés fejlesztésére koncentráltak. A „régióközpontok elérhetőségének javítása” projekt keretében 2015-ig közel 600 km-nyi vasútvonalat újítottak fel, ez a hazai páneurópai folyosó teljes hosszának mintegy harmadát jelenti [NKS (2013)] A megvalósítás a korábbi terveknel lassabban halad, a még felújítandó 1000 km-nyi nemzetközi forgalmú szakasz felújítása várhatóan csak 2020 után készül el teljes hosszában.

8. Közlekedésfejlesztés jövője

Az Európai Unió jövőbeli közlekedés-fejlesztési elképzeléseket, amelyek Magyarország számára is meghatározó a következő évtizedekben, a 2011-es Fehér Könyv vázolja fel.⁷ Ez az európai közlekedési rendszer 2030-ig (ill. egyes esetekben 2050-ig) előre tekinthető fenntartható jövőképét, és az ennek eléréséhez szükséges legfontosabb lépéseket tekinti át. Ennek néhány meghatározó eleme:

A (100 ezer fő fölötti) városok esetében 2030-ig felére kell csökkenteni a hagyományos (belső égésű) gépjárművek használatát, 2050-re pedig teljesen ki kell küszöbölni. 2030-ra a közúti fuvarozást (300 km-nél rövidebb távoknál) 30%-ban, 2050-re 50%-ban más módoknak (vasút, vízi út, csővezeték stb.) kell felváltania. A vasúti közlekedés fejlesztésére 2030-ra a jelenlegi háromszorosára kell növelni a gyorsvasúthálózatot, 2050-re a közepes távú személyszállítás felének vasúton kell megtörténnie. A „felhasználó fizet”, illetve a „szennyező fizet” elvek széles körű alkalmazásával kell kiküszöbölni a piactorzításokat és elmozdulni a fenntarthatóság irányába.

A célok elérése érdekében a Bizottság 1. a versenyszabályok szigorú, valamennyi közlekedési módra kiterjedő érvényre juttatását fogja kikényszeríteni, 2. kiemelten támogatja a célok megvalósulását elősegítő innovációkat és kutatásokat, 3. a versenyképesség és a fenntarthatóság szempontjait is figyelembe vevő beruházásokat kell szem előtt tartani, 4. a kedvező hatás elérése érdekében a szomszédos országok és régiók közlekedési és infrastrukturális politikákba és hálózatokba történő bevonását is támogatja.

Az EU következő hétéves költségvetési keretén belül külön infrastrukturális alap, az Európai Hálózatfinanszírozási Eszköz (CEF) kezeli majd a

⁷ COM (2011) 144 final. Útiterv az egységes európai közlekedési térség megvalósításához – Úton egy versenyképes és erőforrás-hatékony közlekedési rendszer felé.

transzeurópai közlekedési hálózatok fejlesztésére szolgáló uniós forrásokat. A távközlési és energiahálózatok kiépítését is biztosító CEF a 2014-től 2020-ig tartó pénzügyi időszakban 26 milliárd eurót különít el a közlekedésre. A 26 milliárd eurós összeg közel felét, mintegy 11,3 milliárd eurót használhatnak fel az ún. kohéziós országok, így Magyarország is.⁸ Ebből az összegből mintegy 1 milliárd euró juthat Magyarországnak. A nemzeti leosztás 2017 januárjától megszűnik, a fel nem használt forrásokat visszakerülnek a CEF közös költségvetésébe, és a fennmaradó időszakban a jobb előkészített projektekkal rendelkező kohéziós országok szerezhetik meg ezeket a forrásokat. [TAR (2013)]

9. Magyar közlekedési stratégia

A jelenlegi kormányzati tervek a megyeszékhelyek elérhetőségét teremtené meg a gyorsforgalmi úthálózat kiépítésével. Ennek megvalósítására a hagyományos autópálya és autópálya helyett első lépésben ún. gyorsforgalmi utak révén valósulna meg (2x2 sáv, de szintbeli kereszteződésekkel is rendelkező út).

A Magyarországot megillető uniós forrásokból finanszírozott közlekedésfejlesztési operatív program költségvetése arányaiban a következő hétéves EU-s költségvetési ciklusban kisebb lesz a 2007–2013 közöttinél, viszont kiemelt szerepet fognak kapni a vasúti beruházások.

Míg 2007 és 2013 között 1800 milliárd forint (6,7 milliárd euró) jutott közlekedésfejlesztésre, ami a rendelkezésre álló források 22 százalékát jelentette, a 2014 és 2020 közötti időszakban az Integrált Közlekedésfejlesztési Operatív Program (IKOP) az összes forrás 14 százalékát kapja, ami 1020 milliárd forintot (3,9 milliárd euró) tesz ki.

A kormány törekvése az volt, hogy az ország továbbra is jelentős uniós forrásokat fordíthasson az infrastruktúra fejlesztésére is, Brüsszel viszont inkább ahhoz ragaszkodott, hogy a támogatások döntően az eszközfejlesztést szolgálják. [TAR (2013)]

A vasútfejlesztés előtérbe helyezése a közútfejlesztéssel szemben szintén EU-prioritás, ami a hosszú távú stratégiában is jól kirajzolódik. Ehhez Magyarországnak is alkalmazkodnia kellett, így a tervek szerint az IKOP-források 60 százaléka, a CEF-források 90%-a jut vasútfejlesztésre. [TAR (2013)] Ezzel a korábbi periódusban a vasútra fordított 600 milliárd forint a 2014-2020 közötti időszakban akár 1500 milliárd forintra is nőhet.

⁸ Az utóbbi összeg döntő részét a Kohéziós Alapból emelik át a CEF-be..

1. táblázat: A KÖZOP (2007–2014) és az IKOP (2014–2020) fő prioritásai, és a hozzájuk rendelt források nagysága

KÖZOP-prioritások	Keret (millio EUR)	IKOP-prioritások	Keret (millió EUR)
1. Az országos és régióközpontok nemzetközi közúti elérhetősége	1212	1. Nemzetközi (TEN-T) közúti elérhetőség javítás	1015
2. Az ország és a régióközpontok nemzetközi vasúti és vízi elérhetősége	1784	2. Nemzetközi (TEN-T) vasúti és vízi elérhetőség javítása	1481
3. Térségi elérhetőség javítása	1602	3. Fenntartható városi közlekedés fejlesztése, elővárosi vasút	1066
4. Közlekedési módok összekapcsolása, intermodalitás infrastruktúrája	161	4. A TEN-T hálózat közúti elérhetőség javítása	357
5. Városi és elővárosi közlekedés, környezetbarát fejlesztések	1860		
Összes	6687		3920

Forrás: Nemzeti Fejlesztési Minisztérium

Konklúzió

Az elmúlt huszonöt évben a magyar gazdaság folyamatai jó példázzák azt a tényt, hogy a gyorsforgalmi utak, a nagyteljesítményű vasút, a jó légi közlekedés, valamint az ipari-mezőgazdasági alapanyagoknál az olcsó belvízi szállítás lehetősége az egyik legfontosabb alapfeltétele az ipari, kereskedelmi, logisztikai üzemek, telephelyek kiválasztásának. Magyarország gazdasági fejlődésében, nemzetközi versenyképességének növekedésében a közlekedés az egyik legmeghatározóbb tényezővé vált. Ahhoz azonban, hogy Magyarország a versenyképességnek ezt a Portertől is idézett alapfeltételét teljesíteni tudja, nélkülözhetetlenek bizonyultak az Európai Unió által nyújtott források. A kétezres évek közepéig ezek hiányában hazánk csak az államadósság jelentős növelésével tudta a szükséges beruházásokat megvalósítani, ami viszont negatívan hatott vissza az ország versenyképességére.

Irodalomjegyzék

- EHRlich Éva: Infrastruktúra: Összefoglaló helyzetkép, helyzetelemzés, helyzetértékelés. In: EHRlich et al.: *Infrastruktúra és szolgáltatásai*. Budapest, Integrációs Stratégiai Munkacsoport, 1997.
- EHRlich Éva – RUPPERT László – SZIGETVÁRI Tamás: Infrastruktúra és versenyképesség Magyarországon. In: *Tanulmányok Magyarország versenyképességéről*. VÉRTES András – VISZT Erzsébet (szerk.): Stratégiai Kutatások – Magyarország 2015. 4. kötet. Budapest, Új Mandátum, 2006 195–212.
- EHRlich Éva–SZIGETVÁRI Tamás: Az infrastruktúra fejlettsége Magyarországon, 1990–2002. Budapest, MTA VKI, 2005.
- ERDŐSI Ferenc: Gondolatok a közlekedés szerepéről a régiók/városok versenyképességének alakulásában, *Tér és Társadalom*, 16. évf., 2002/1. 135-159.o.
- NKS: Nemzeti Közlekedési Stratégia. Helyzetelemzés, Stratégia Konzorcium, Budapest, 2013. Letöltés: http://www.3k.gov.hu/remos_downloads/NKS_Helyzetelemzes.69.pdf
- TAR Gábor: 2014 és 2020 között főként vasúti beruházásokra megy a közlekedésfejlesztési EU-pénz. *LogisztikaMa*, 2013. november 22., <http://www.logisztikama.hu/2013/11/2014-es-2020-kozott-fokent-vasuti-beruhazasokra-megy-a-kozlekedesfejlesztesi-eu-penz/>